ESTIMATES

Civil Aviation Tribunal of Canada

2001-2002
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2002-III-78

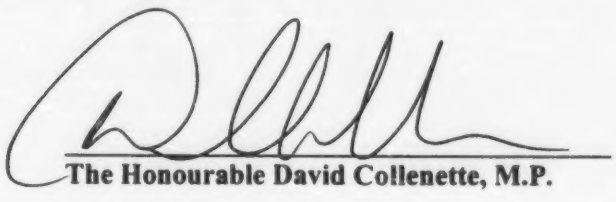
ISBN 0-660-61505-3

Civil Aviation Tribunal

2001–2002
Estimates

A Report on Plans and Priorities

Approved



The Honourable David Collenette, M.P.

101-05576/

Table of Contents

Section I: Chairperson's Message 1

Section II: Departmental Overview 3
2.1 What's New 3
2.2 Mandate, Roles and Responsibilities 3
2.3 Program Objective 4
2.4 Planning Context 4
2.5 Departmental Planned Spending 5

Section III: Departmental Plans, Results, Activities and Resources 7
3.1 Business Line Details 7
3.2 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources 8

Section IV: Joint Initiatives 11
4.1 Horizontal Initiatives 11

Section V: Financial Information 13

Section VI: Other Information 15

Section I: Chairperson's Message

I am pleased to present the Report on Plans and Priorities of the Civil Aviation Tribunal. This report reflects the experience gained by the Tribunal over a period of more than fourteen years of operation.

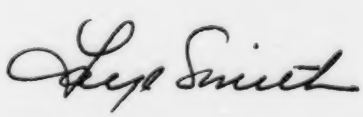
The Civil Aviation Tribunal, an independent quasi-judicial body possessing aeronautics expertise, is integral to the enforcement of aviation safety including airworthiness and aviation security measures in Canada. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken against holders of Canadian aviation documents under the *Aeronautics Act.*

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation community. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience in aeronautics possessed by Tribunal members enhance their independence by enabling them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and Canadian aviation document holders place in the decisions of the Tribunal.

Great gains in efficiency have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing Canadian aviation document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process.

In the light of the continuing challenge to manage its increasing workload, the direction of the Tribunal for the years ahead will be its continued focus on the fulfilment of its current mandate and its proposed expansion. Recognizing the commitment of members and staff to its mandate, I am confident that the Tribunal will successfully meet its challenges.



Faye Smith
Chairperson

MANAGEMENT REPRESENTATION

Report on Plans and Priorities 2001–2002

I submit, for tabling in Parliament, the 2001–2002 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Civil Aviation Tribunal.

To the best of my knowledge the information:

- accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results of the organization;
- is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities*;
- is comprehensive and accurate;
- is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

The reporting structure, on which this document is based, has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Name: Lyse Smith

Date: February 19, 2001

Section II: Departmental Overview

The Civil Aviation Tribunal is a quasi-judicial body established in accordance with the amended *Aeronautics Act* (Bill C-36) which received Royal Assent on June 28th, 1985 and was proclaimed by Order in Council on June 1st, 1986. The development of the legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry into Aviation Safety in Canada, conducted by the Honourable Mr. Justice Charles L. Dubin.

2.1 What's New

To respond to the Government On-Line initiative, the Tribunal will improve delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction by improving both access and service performance by 2005.

Under the proposed *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* the Civil Aviation Tribunal will be multi-modal.

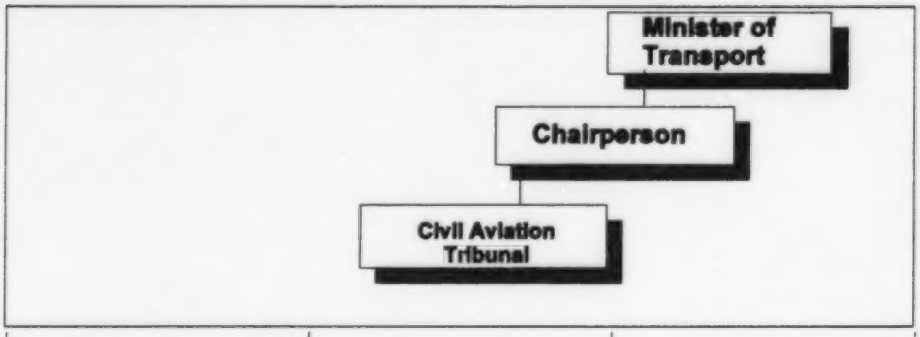
2.2 Mandate, Roles and Responsibilities

The mandate of the Civil Aviation Tribunal is provided in Part IV of the *Aeronautics Act*. The Tribunal's principal mandate is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew a Canadian aviation document on medical or other grounds. The individual or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Organizational Chart



Business Line	($ thousands)	(FTE)
Reviews and Appeals	$992.0	8

2.3 Program Objective

The objective of the Civil Aviation Tribunal is to provide the aviation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

2.4 Planning Context

There has been a marked increase in the general demand for the Tribunal's services. In comparison to the number of active applicant case files handled 1998–1999, an overall growth of 34% is projected by the end of 2000–2001. The growth in applications concluding with more costly formal hearings has been particularly noticeable over the last year.

While the 1999–2000 hearings averaged 5.5 per month, the monthly hearing average rose to 8 during the last quarter of the year. This level of monthly activity has continued in 2000–2001. A total of 98 reviews and appeals are anticipated this year, 46% higher than the 67 hearings held in 1998–1999. At the end of 2000, the Tribunal had heard 63 hearings, and 20 cases were scheduled to be heard. In the last quarter of the fiscal year, 39 cases are to be scheduled. The anticipated forecast will be achieved by the end of 2000–2001.

In summary, in contrast to the existing Reference Levels approved for Other Operating Cost expenditures, the $372,000 currently available falls well short of the resources needed if the Tribunal is to successfully deal with the emergent level of activity in a timely manner. Approval of an additional $148,000 for workload increases was therefore requested on an annual basis. Without the additional funding, the average lapsed time between the date of the application and the date of a review hearing will be more than 6 months. Consequently, the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination will be more than forty-six days and fifty

days for an appeal. The priorities will be given to cases that could be heard in major cities to reduce the cost of travel and travel time of the members.

The most significant upcoming challenge for the Tribunal will be its conversion to a multi-modal transportation tribunal via legislation to be introduced this fiscal year. The multi-modal tribunal will be the forum for resolving marine and rail issues as well as those aviation matters traditionally addressed by the Tribunal. The reorganization of the Tribunal will increase the overall workload and require expansion of capacity in new areas of expertise. More people will have to be hired and existing employees will likely require additional training. On the assumption of an increased caseload of as much as 40%, the Tribunal will need additional funding to sustain its multi-modal mandate. Therefore, the Tribunal's mandate will enlarge considerably over the next few years.

2.5 Departmental Planned Spending

Civil Aviation Tribunal

($ thousands)	Forecast Spending 2000–2001	**Planned Spending 2001–2002**	Planned Spending 2002–2003	Planned Spending 2003–2004
Budgetary Main Estimates	985.0	**992.0**	992.0	992.0
Total Main Estimates	985.0	**992.0**	992.0	992.0
Adjustments**	204.7			
Net Planned Spending	1,189.7	**992.0**	992.0	992.0
Plus: Cost of services received without charge	197.1	**197.1**	197.1	197.1
Net Cost of the Agency	1,386.8*	**1,189.1**	1,189.1	1,189.1

Full Time Equivalents	8	**8**	8	8

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates and are to include budget initiatives, Supplementary Estimates etc.

Section III: Departmental Plans, Results, Activities and Resources

3.1 Business Line Details

Business Line Objective

The objective of the Civil Aviation Tribunal is to review enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport through a two-level hearing process: review and appeal.

Business Line Description

The Civil Aviation Tribunal's only business line is the provision of an independent aviation tribunal by providing Canadian aviation document holders with the opportunity to have a hearing.

The Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. Its client is the aviation community, and it serves the Canadian flying public by contributing to a safe and efficient aviation enforcement and licensing system.

The Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

3.2 Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitments:	Planned Results:
independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*	hearings that are held expeditiously, fairly and informally • DPR Section II • Annual Report P. 22 Effectiveness
Resources: 1.2 m$	timely disposition of review and appeal hearings within service standards • DPR Section II • Annual Report P. 22 • Civil Aviation Tribunal Rules
	hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice • DPR Section II
	the use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process • DPR Section II
	quality and consistency of decision making • DPR Section II
	a level of satisfaction by the aviation community • DPR Section II Performance Accomplishments • Web Site: http://198.103.98.171 • Guide to Tribunal Hearings

- for more information see the indicated document and page

Related Activities

The Tribunal will continue to provide determinations quickly, allowing Transport Canada and Canadian aviation document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. In 1999–2000 the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was forty-six days and fifty days for an appeal. By the end of 2000, the average lapsed time had increased. The greater number of

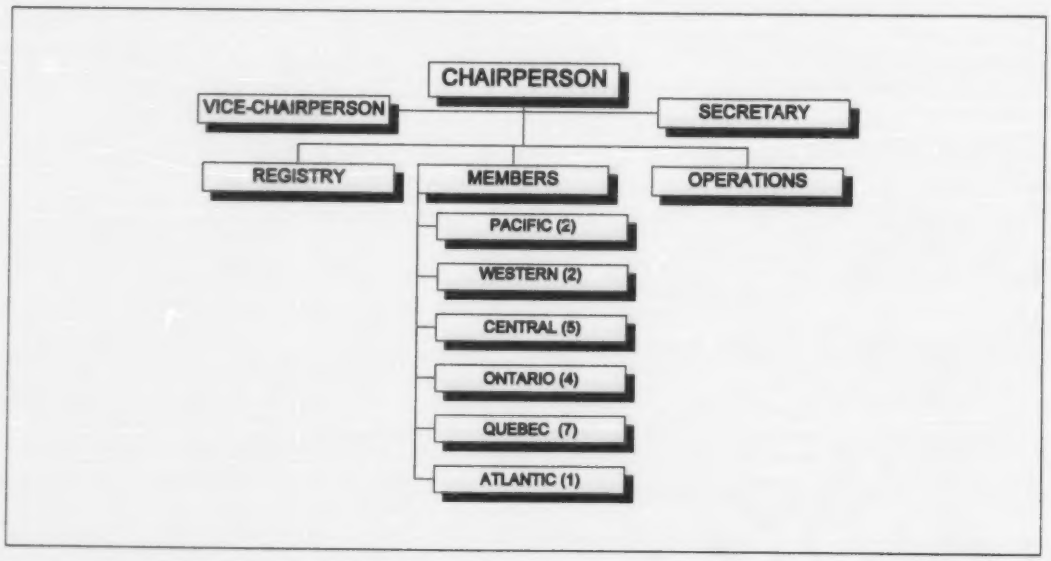
hearings and the increasing case complexity provide justification for the additional time needed by members.

Yearly seminars held by the Tribunal ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. The Tribunal conducts in-house training for all new members.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. This reduces the length of hearings and avoids last minute adjournment necessitated by late disclosure. Such conferences have been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. Instead of automatically assigning hearing dates, the Tribunal Registrars contact parties to schedule mutually agreed dates and locations. This avoids the expense of cancelling booked hearing rooms and travel arrangements when adjournments are sought to change an imposed hearing date.

Resources

Organization Structure



Note: Central and Western Regions reflect Prairie and Northern Region

The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

The Civil Aviation Tribunal's Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson is responsible for the direction and supervision of the work necessary to

facilitate the functions of the Tribunal. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for eight full time equivalents. Twenty-one part-time members were in office at the end of 2000. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics, including aviation medicine. The office of the Tribunal is located in the National Capital Region.

Section IV: Joint Initiatives

4.1 Horizontal Initiatives

The Tribunal is required to have the Financial Information Strategy (FIS) System implemented by April 1, 2001. By the end of 2001, the Tribunal will be connected with PWGSC's Common Departmental Financial System (CDFS). The special Treasury Board (TB) Vote 10 funding allocation was used for service costs and training. The training of the employees will continue in the next fiscal year.

Section V: Financial Information

The following financial tables are applicable to the Civil Aviation Tribunal:

Table 5.1: Summary of Capital Spending by Program and Business Line

($ thousands)	Forecast Spending 2000–2001	**Planned Spending 2001–2002**	Planned Spending 2002–2003	Planned Spending 2003–2002
Civil Aviation Tribunal	1,189.7	**992.0**	992.0	992.0
Total	1,189.7	**992.0**	992.0	992.0

Table 5.2: Net Cost of Program for the Estimates Year

($ thousands)	**Total**
Net Planned Spending (Gross Budgetary and Non-budgetary Main Estimates plus Adjustments)	**992.0**
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**158.2**
Contributions covering employees' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS	**38.9**
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	–
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	–
	197.1
Less: Non-respendable Revenue	–
2001–2002 Net cost of Program	**1,189.1**

Section VI: Other Information

Statutes and Regulations Currently in Force

Aeronautics Act	(R.S., c. A-2), as amended
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations	(SOR/99-244), June 11, 1999
Civil Aviation Tribunal Rules	(SOR/93-346), as amended

References

Civil Aviation Tribunal	
333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5 Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: cattac@smtp.gc.ca Internet Web Site: http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Chairperson Allister Ogilvie – Vice-Chairperson Marie Desjardins – Acting Executive Services Manager Mary Cannon – Acting Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions) Susanne Forgues – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)	Performance Report March 31, 2000 Annual Report 1999–2000 Guide to Tribunal Hearings

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2002-III-78

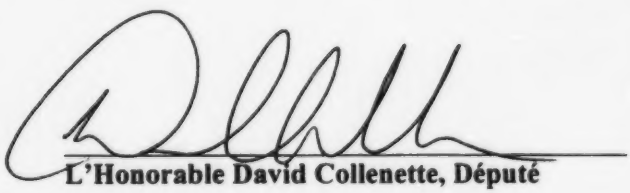
ISBN 0-660-61505-3

Tribunal de l'aviation civile

2001–2002
Budget des dépenses

Un rapport sur les plans et les priorités

Accordé



L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I : Message de la présidente 1

Section II : Vue d'ensemble de l'agence 3
2.1 Quoi de neuf 3
2.2 Mandat, rôles et responsabilité 3
2.3 Objectif du programme 4
2.4 Contexte de la planification 4
2.5 Dépenses prévues 5

Section III : Plans, résultats, activités et ressources 7
3.1 Renseignement détaillés sur les secteurs d'activité 7
3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes 8

Section IV : Initiatives conjointes 11
4.1 Initiatives horizontales 11

Section V : Renseignements financiers 13

Section VI : Autres renseignements 15

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal de l'aviation civile. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal au cours d'une période de plus de quatorze années d'activité.

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal rempli le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficience ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat actuel ainsi que son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des conseillers et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Un rapport sur les plans et les priorités 2001–2002

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002 du Tribunal de l'aviation civile.

À ma connaissance les renseignements :

- décrivent fidèlement les mandat, plans, priorités, stratégies et résultats clés escomptés de l'organisation;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion sous-jacents.

Je suis satisfaite des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Nom : Hagi Smith

Date : 19 février 2001

Section II : Vue d'ensemble de l'agence

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire établi conformément aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version modifiée (Projet de loi C-36), qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1985 et a été proclamée par décret en conseil le 1er juin 1986. L'élaboration de la loi faisait suite aux recommandations formulées aux termes de l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada menée par Monsieur le juge Charles L. Dubin.

2.1 Quoi de neuf

En réponse à l'initiative Gouvernement en direct, le Tribunal améliorera la prestation des principaux services qu'il offre à la population afin d'accroître l'efficience et la satisfaction de sa clientèle en améliorant l'accès et la performance d'usage d'ici l'année 2005.

Sous le régime du projet de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* le Tribunal agira à titre d'organisme multi-modal.

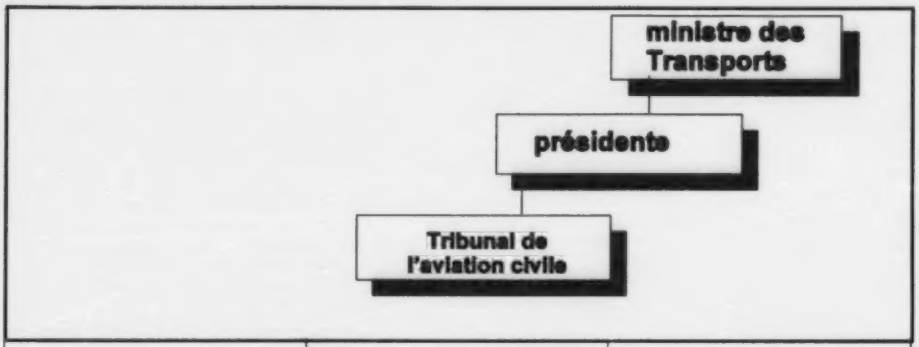
2.2 Mandat, rôles et responsabilité

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une peine monétaire, la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes physiques ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Organigramme



Secteur d'activité	(en milliers de dollars)	(ÉTP)
Révisions et appels	992,0 $	8

2.3 Objectif du programme

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

2.4 Contexte de la planification

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. Si l'on fait une comparaison entre le nombre de dossiers actifs des requérants traités en 1998–1999 et le nombre de dossiers à être traités au cours de l'exercice 2000–2001, on prévoit une augmentation globale de 34 %. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier.

Bien que le nombre moyen d'audiences par mois se chiffre à 5.5 en 1999–2000, la moyenne mensuelle des audiences s'est élevée à 8 pendant le dernier trimestre. Ce niveau mensuel des activités n'a pas changé en 2000–2001. Cette année on prévoit tenir un total de 98 révisions et appels, soit 46 % de plus que les 67 audiences tenues en 1998–1999. À la fin 2000, le Tribunal a réglé 63 audiences, et 20 causes seront fixées pour une audience. Pendant le dernier trimestre de l'année financière, 39 causes seront fixées. On s'attend à ce que les prévisions soient réalisées d'ici la fin de l'exercice 2000-2001.

Pour résumer, par contraste avec les niveaux de référence déjà votés pour les autres coûts de fonctionnement, le montant actuellement disponible, soit 372 000 $, est considérablement inférieur aux ressources nécessaires pour permettre au Tribunal de traiter en temps opportun du niveau d'activité anticipé. Une demande a été faite pour l'approbation d'un montant supplémentaire de 148 000$ chaque année en raison de l'augmentation de la charge de travail. Sans le financement additionnel, la période de temps écoulée avant qu'une audience en révision ne soit tenue après la réception de la

requête atteindra plus de 6 mois en moyenne. Par conséquent, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrera en moyenne à plus de quarante-six jours pour une révision et cinquante jours pour un appel. On donnera la priorité aux causes pouvant être entendues dans les villes principales afin de réduire les coûts de déplacement et le temps que les conseillers consacrent pour se rendre aux audiences.

Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multi-modal des transports au moyen de nouvelles mesures législatives qui seront présentées d'ici la fin du présent exercice. Le tribunal multi-modal constituera le forum permettant de régler des questions en litige liées au transport maritime et ferroviaire en plus des questions d'aviation portées traditionnellement devant le Tribunal. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire d'embaucher plus de gens et de donner un complément de formation au personnel actuel. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multi-modal. C'est donc dire que le mandat du Tribunal élargira davantage au cours des prochaines années.

2.5 Dépenses prévues

Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2000–2001	**Dépenses prévues 2001–2002**	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2004
Budgétaire du Budget principal des dépenses	985,0	**992,0**	992,0	992,0
Total du Budget principal des dépenses	985,0	**992,0**	992,0	992,0
Rajustements**	204,7			
Dépenses nettes prévues	1 189,7	**992,0**	992,0	992,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	197,1	**197,1**	197,1	197,1
Coût net de l'agence	1 386,8*	**1 189,1**	1 189,1	1 189,1

Équivalents temps plein	8	**8**	8	8

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget supplémentaire des dépenses, etc.

Section III : Plans, résultats, activités et ressources

3.1 Renseignement détaillés sur les secteurs d'activité

Objectif du secteur d'activité

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est de réviser les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activité

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir un tribunal de l'aviation indépendant permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir l'occasion de se faire entendre à une audience.

Le Tribunal fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements :	Résultats escomptés :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*	des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités • RRM Partie II • Rapport annuel p. 22 Efficacité
Ressources : 1,2 m $	le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un lapse de temps raisonnable • RRM Partie II Rapport annuel p.22. Règles du Tribunal de l'aviation civile
	des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle • RRM Partie II
	la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences • RRM Partie II
	la qualité et la consistance des décisions rendues • RRM Partie II
	le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation • RRM Partie II Réalisations en matière de rendement Site Web : http://198.103.98.171 Guide sur les audiences du Tribunal

• Pour de plus amples renseignements veuillez consulter le document et la page indiqués

Résultats escomptés

À rendre les décisions rapidement, cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 1999–2000, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne

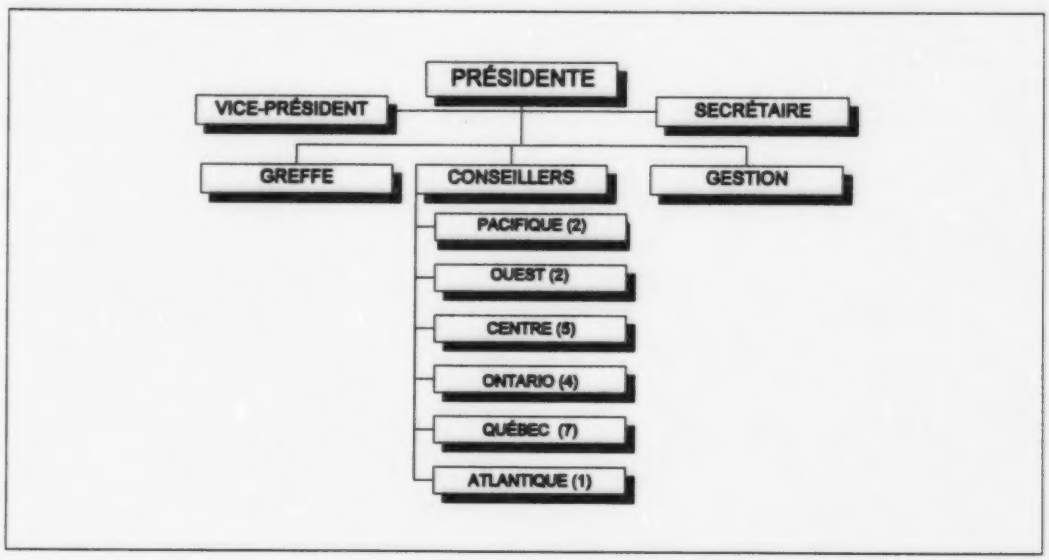
soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à quarante-six pour une révision et cinquante pour un appel. À la fin de 2000, cette moyenne avait augmenté. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait que ces dernières étaient plus complexes, les conseillers ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de conseillers qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Tous les nouveaux conseillers suivent une formation interne donnée par le Tribunal.

Les conférences préparatoires aux audiences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Au lieu de fixer des dates d'audiences de façon arbitraire, le personnel du Tribunal consulte les parties pour fixer des dates et des lieux mutuellement convenus. Cela permet d'éviter d'engager des dépenses découlant des annulations de réservations de salles d'audiences et de préparatifs de voyage lorsque la demande d'ajournement est faite pour modifier une date d'audience imposée.

Ressources

Structure Organisationnelle



Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseiller à temps partiel. Tous les conseillers se réfèrent à la présidente.

La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente est responsable pour le contrôle de la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents temps plein. Vingt et un conseillers à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'an 2000. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale.

Section IV : Initiatives conjointes

4.1 Initiatives horizontales

Le Tribunal est appelé à avoir en place le système de Statégie d'information financière (SIF) avant le 1er avril 2001. D'ici la fin de l'an 2001, le Tribunal sera relié avec le système financier ministériel commun (SFMC) de TPSGC. Le Conseil du Trésor a alloué un montant du crédit 10 pour couvrir les coûts de l'équipement et la formation. La formation des employés se poursuivra au cours de l'exercice suivant.

Section V : Renseignements financiers

Les tableaux suivant s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau 5.1 : Sommaire des dépenses d'immobilisation, par programme et par secteur d'activité

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2000–2001	**Dépenses prévues 2001–2002**	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2002
Tribunal de l'aviation civile	1 189,7	**992,0**	992,0	992,0
Total	1 189,7	**992,0**	992,0	992,0

Tableau 5.2 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses prévues (Budgétaire et non budgétaire du Budget principal des dépenses plus rajustements)	**992,0**
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**158,2**
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT	**38,9**
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	197,1
Moins : Recettes non disponibles	–
Coût net du programme pour 2001–2002	**1 189,1**

Section VI : Autres renseignements

Lois et règlements en vigueur

Loi sur l'aéronautique	(L.R., ch. A-2), modifié
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	(DOR/99-244) 11 juin 1999
Règles du Tribunal de l'aviation civile	(DORS/93-346), modifié

Références

Tribunal de l'aviation civile	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca Site Web sur l'Internet : http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2000 Rapport annuel 1999–2000 Guide sur les audiences du Tribunal